Pol 16.3.2
(... # 5 M [16])

REGNO D'ITALIA

PROVINCIA DI BELLUNO — DISTRETTO DI PIEVE DI CADORE

COMUNE DI PIEVE DI CADORE

RIPARTO *delle quote di concorso nella spesa pella costruzione ed armamento della Ferrovia Belluno - Perarolo fra i Comuni dei Distretti di Pieve di Cadore, Auronzo, Longarone e Belluno.*

RELAZIONE

Incarico per la formazione del riparto.

1. Con sua Nota 23 Luglio u. s. N. 713, il Sindaco del Municipio di Pieve di Cadore, a nome di quella Giunta Municipale, mi comunicava l' intendimento della medesima, di affidarmi la formazione del riparto della spesa per la ferrovia Belluno Perarolo fra i Comuni dei Distretti di Auronzo, Pieve di Cadore, Longarone ed alcuni del Distretto di Belluno, il quale riparto servirebbe di base per la costituzione obbligatoria del consorzio, pella costruzione ed armamento della suddetta ferrovia.

Accettato da parte mia il lusinghiero incarico e ritirati dal Municipio di Pieve di Cadore tutti quegli elementi che, a mio avviso, facessero al caso, si fece richiesta per alcuni altri a tutti i Comuni interessati, alle rispettive Agenzie delle Imposte ed Uffici di Registro. — Tali pratiche ritardarono alcun poco il compimento e la presentazione del riparto.

Formazione del riparto e criterii sui quali è basato.

2. La legge non offre in alcuna sua parte norme precise, nè criterio veruno, per la determinazione delle quote consorziali. Tutte le disposizioni contenute in proposito nelle leggi 20 Marzo 1865, 29

Giugno 1873 Serie 2ª e 29 Luglio 1879, sono puramente di carattere amministrativo. Però all' Art. 39 della Legge 20 Marzo 1865, ed all' Art. 105 della medesima, è detto che, il concorso dei Comuni e dei proprietari alla spesa è determinato: *dal rispettivo grado d' interesse* o in proporzione del *rispettivo vantaggio* di ognuno di essi.

Dunque *l' utile* è la base fondamentale per la giusta determinazione della quota di concorso spettante a ciascun Comune interessato. Ora è essenziale fissare l' entità di questo utile per ogni singolo Comune. — Anzitutto bisogna premettere che la determinazione di tale *entità* non può essere che approssimativa, inquantochè tali e tanti possono essere gli elementi reali o fittizii che ognuno nel suo modo di giudicare può ritenere come i più razionali e veri, da aumentarla o diminuirla in proporzioni assai disparate. — Io mi sono studiato con gli elementi che ebbi a mia disposizione, e per quanto la ristrettezza del tempo me lo permise, di ottenere che l' entità dell' utile in parola sia la più prossima al vero inspirandomi sopratutto al sereno e libero giudizio della imparzialità.

Il Consiglio di Stato in un suo parere emesso nell' 8 Marzo 1882, e che fu poscia anche adottato (Vedi Rivista Amministr. del Regno Maggio 1882) fissa i criterii per stabilire le quote consorziali di concorso per la costruzione delle strade ordinarie. — Gli accennati criterii sono i seguenti:

1. Ricchezza e popolazione di ciascun Comune dedotta dalle imposte dirette e prestazioni in natura.
2. Numero della popolazione a cui può effettivamente interessare l' esistenza della strada.
3. Lunghezza della strada scorrente in ciascun territorio Comunale.
4. Lunghezza della strada che sarà percorsa dagli abitanti dei Comuni interessati.
5. Maggior o minor vicinanza dalla strada al Capoluogo, calcolandole l' utilità per ciascun comune in ragione inversa di questa distanza.

Disamina dei proposti criteri e riduzione dei medesimi al caso pratico attuale.

3. Ho voluto riportare questi criteri perchè mi offrono una giusta norma alla determinazione dell' entità dell' utile e quindi della spesa, che io devo stabilire per ognuno dei comuni interessati nella ferrovia Belluno Perarolo.

Infatti la ricchezza la e popolazione di un Comune sono i due fattori principali di questo utile; la porzione di strada di cui si servirà ciascun comune per tutti i bisogni della sua popolazione, la distanza del Capoluogo di Comune dalla Stazione ferroviaria più vicina sono gli elementi che servono a determinare l' entità dell'utile come sopra costituito, e quindi la quota percentuale di spesa.

La ricchezza di una popolazione dipende dall' estensione e fer-

tilità del territorio sul quale vive, e dalla attività intelligente della medesima nello sviluppo dei suoi rapporti commerciali ed industriali con le popolazioni vicine.

L' estensione e fertilità si desumono in parte dal catasto terreni e da altri dati statistici, il resto dal Catasto fabbricati e dai Ruoli di R. M. Tutto questo è stato fatto, ed i risultati sono contenuti nel quadro **A.** annesso alla presente relazione. Nello stesso quadro è pure riportata la popolazione di ciascun Comune in base all' ultimo censimento.

L' Onorevole Deputazione Provinciale di Belluno nel suo parere emesso con la Nota 22 Maggio 1886 N. 700, giustamente osservava che, i dati offerti dal censo desunto dal Catasto per determinare la fertilità del territorio Comunale e quindi la rendita effettiva, sono insufficienti, per la forte sperequazione di censimento tra Comune e Comune, sperequazione di duplice natura, l' una innata del catasto, e che forma il suo punto d' origine, l' altra dovuta al forte divario tra tariffa e tariffa specie tra quella delle qualità bosco con la qualità aratorio o zappativo e il prato, tariffe che fanno apparire per ricco un Comune che in realtà è assai povero e viceversa.

Ad evitare che questa diffettosa insufficienza dei dati catastali possa menomare l' equità ed attendibilità del presente riparto, ho desunto il prezzo medio commerciale dei vari terreni in ciaschedun Comune ed ho fatto eziandio lo spoglio della superficie e della rendita coltivata a bosco di tutti quei Comuni in cui detta coltura è la predominante e costituisce la prima fonte di ricchezza.

Ho creduto compiere questo spoglio, perchè a mio giudizio, oltre a costituire i boschi una forte e duratura base di risorsa assoluta a coloro che li possedono, sono pure quelli che con i loro prodotti determineranno il maggior movimento sulla nuova linea ferroviaria, profittando così più di tutto ai Comuni possessori dei medesimi o ai Commercianti che i loro prodotti da quelli acquisteranno.

A completare gli elementi che rappresentano la ricchezza di ogni Comune nel grado il più approssimativo ritirai dalle rispettive Agenzie delle Imposte Dirette il reddito imponibile dei fabbricati urbani ed opifici ed il reddito di R. M.. Tutti questi dati sono raccolti nel succitato quadro **A.** In esso è pure indicato il procedimento che ho seguito nella deduzione della rendita effettiva di ciaschedun Comune, basandomi cioè, sui risultati di una stima razionale, dopo fatta la sottrazione del terreno improduttivo la di cui superficie figura nella colonna 35 del quadro stesso, ed istituito un rapporto approssimativamente reale delle tre principali colture aratorio, prato, pascolo fra loro e fatta per brevità di calcolo la media del prezzo commerciale per ogni Comune. Alcuni di questi dati sono anche riportati nella colonna osservazioni del quadro summenzionato.

A semplificare il calcolo ho costituito della popolazione e della ricchezza un solo elemento, ragguagliando la popolazione a ricchezza e ciò ho ottenuto rintracciando prima la media generale della ricchezza per ogni abitante sull' intera popolazione dei quattro Distretti interessati presi separatamente e ragguagliando a questa le medie della ricchezza pure per abitante, ma per ognuno dei Comuni interessati aumentando le medesime di una quantità corrispondente alla superiorità di quella su queste o diminuendole parimenti di una quantità corrispondente, alla inferiorità di queste su quella, così ad esempio: La media della ricchezza per abitante del Comune di Longarone è di L. 35,08 e quella dello stesso Distretto è di L. 18,33. Quella del Comune supera adunque quella del Distretto di L. 16,75 il che significa che, ogni abitante del Comune di Longarone ha L 16,75 più della media generale del Distretto intero e che bisognerebbe aumentare la popolazione di esso Comune quanto basta perchè la media di 35,08 si riducesse a 18,33. Ora invece di aumentare la popolazione e nell' intendimento di fondere questa nella ricchezza, ho aumentata la ricchezza della colonna 20 della somma corrispondente alla maggior popolazione che dovrebbe avere Longarone per essere parificato alla media generale del Distretto omonimo. Questa somma è data dal prodotto di 16,75 per la popolazione attuale del Comune inscritta nella colonna 2 del quadro **A.** Allo stesso modo il Comune di Castellavazzo ha una media inferiore a quella generale del Distretto. La differenza in meno moltiplicata pella popolazione di Castellavazzo la si detrae dalla ricchezza della colonna 20 del Comune stesso. Così operando, nella colonna 23 fusi insieme i due principali elementi di popolazione e ricchezza e per di più ragguagliati all' unico coeficiente medio della ricchezza dell' intero Distretto. Un tale sistema lo ho seguito per potermi valere dell' ingegnoso ed altrettanto semplice metodo di riparto approvato dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici il 30 Giugno 1875 e rappresentato dalle colonne 23 - 24 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 del ripetuto quadro **A.**

Un tale sistema dunque, mentre permette di poter ridurre all' unità mille tutta la ricchezza, non esclude l' elemento popolazione perchè trovasi compenetrato in quella. Allo stesso modo poteasi anche ridurre tutto a popolazione, ma allora non avrei potuto giovarmi della riduzione all' unità mille, perchè andava ad ottenere la frazione di abitanti che non è conforme alla realtà.

L' altro elemento che ho preso per base onde determinare l' *entità* dell' utile e quindi della spesa spettante a ciascun Comune interessato è: *la porzione* di strada *che serve a ciascun Comune ritenuto come punto comune d' arrivo la stazione di Belluno.* In base a ciò ho formati quattro gruppi quanti sono i Distretti interessati e per

ciascun Distretto ho rintracciata la somma spettantegli con gli elementi di ricchezza e popolazione già fusa insieme, della porzione di strada di cui ciascun Distretto si serve e della distanza media che separa ciascun centro di Distretto dalla stazione più vicina. Nel piccolo quadro B tracciato appiedi del quadro A è dettagliato il sistema seguito per la determinazione di queste quattro quote principali.

Su queste basi venne stabilita la quota percentuale di spesa spettante ai singoli Comuni.

Nella determinazione di tale quota non vi fu bisogno di tener calcolo della distanza che separa il Capoluogo di ciascun Comune dalla stazione ferroviaria più vicina, perchè tale elemento si trova già compreso nella aliquota generale come sopra determinata per ciascun Distretto e come appare dal quadro B appiedi del quadro A. - A questo ultimo elemento poi, non intesi attribuire soverchia importanza quale si meriterebbe in un consorzio per strade vicinali o lavori di difesa su fiumi o torrenti o in comprensori di irrigazione fra utenti diversi dove reggerebbe il rapporto inverso tra l' utile, e la distanza. Nel caso presente invece l' utile che ognuno dei Comuni interessati riceve dalla nuova linea ferroviaria, e specialmente quelli di Auronzo e del Comelico che fortuitamente sono anche i più ricchi, soffre poco dalla distanza che separa codesti Comuni dalla stazione più vicina che è Perarolo ed alla quale devono concorrere per tutti i loro bisogni.

Se è vero che i Comuni dei due Distretti di Auronzo e del Cadore sono mediamente i più lontani dalla Stazione di Perarolo, sono i soli però che usino di tutta la linea sia in discesa come in salita ed avuto riguardo al numero dei loro abitanti ed al forte commercio del legname, tacendo del piccolo commercio che ha attinenza coi molteplici bisogni di tutti quei Comuni, è evidente che non poteasi maggiormente tener calcolo di un elemento che adoperato con troppa larghezza facea nascere una forte sperequazione nelle aliquote generali e vincendo i due fondamentali elementi della popolazione e ricchezza avrebbe troppo alleviata la quota di un ricchissimo Comune perchè più lontano ed aggravata quella di un Comune povero, solo perchè più vicino. Io ritengo quindi che dell'avere compenetrato questo elemento nella aliquota generale tutti i Comuni ne godano equamente quanto basta e ciascuno sopporti il suo peso a seconda della sua ricchezza e del numero dei suoi abitanti anzichè della distanza dalla stazione di Perarolo.

Questa massima regge specialmente per i due Distretti del Cadore e d' Auronzo per la stazione di Perarolo, di Longarone e del Zoldano per la stazione di Longarone i quali devono assolutamente valersi della nuova linea come la sola ed unica che darà forte impulso al loro commercio del legname e le avvantaggierà di molto nei valori dei generi alimentari di prima necessità.

Quote definitive

4. Con tali suesposti criteri e con gli elementi fornitimi dai Comuni interessati, dalle Agenzie e dagli Uffici di Registro; criteri ed elementi che ho dovuto variamente ed opportunamente trattare ed interpretare, ho costituite le *quote definitive* di ciascun Comune interessato. Volendomi uniformare ad una disposizione contenuta in una Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici 17 Dicembre 1866, determinai le suddette quote in cifre percentuali e solo per maggior comodo dei Comuni feci anche il riparto della spesa effettiva tenendo per base la cifra di L. 551996,59 che il Comune di Pieve di Cadore aveva di già preventivamente stabilita. Tale riparto lo feci nella doppia ipotesi, sia cioè, che concorra o non concorra la Provincia di Belluno nella spesa.

Conclusione

5. Non credo necessario offrire nella presente ulteriori giustificazioni e schiarimenti per una migliore interpretazione del quadro A e B ritenendo sufficiente il fin qui detto.

Dirò piuttosto una parola ai Comuni dissenzienti, taluni dei quali troveranno nel nuovo riparto alleggerita la quota di concorso stata loro precedentemente fissata. Ad altri invece, come S. Vito del Cadore, risultò un aumento che credo ben giustificato dai dati del quadro A, come altrettanto sono giustificate le diminuzioni dei primi maggiormente gravati.

Qualora questi Comuni dissenzienti si facessero a considerare con la serietà che si meritano, lo scopo e gli effetti immancabili che risulteranno immediatamente all' esercizio della nuova linea ferroviaria Belluno - Perarolo, l' attuale loro riluttanza a concorrere nella spesa resterebbe fortemente indebolita. - Le stesse difficoltà economiche da taluni Comuni invocate, ed anche pur troppo esistenti perdono la loro efficacia di fronte ad una spesa i di cui frutti saranno e certi, abbondanti e continuativi.

Le spese infruttuose rovinano i bilanci dei Comuni, e le fruttifere, come questa che si tratta di assumere, li migliorano e li rinvigoriscono. Con la facilità e con il modico tasso con cui oggidì si possono dai Comuni combinare le operazioni di prestito con i tanti e forti Istituti di credito che abbiamo in Italia, devono da per sè far cadere ogni e qualsiasi ulteriore argomento di dubbio e di titubanza e farli entrare senza altro nel consorzio che trattasi di costituire. Ho detto dubbio e titubanza, non opposizione sistematica, perchè farei il più grave torto a quello spirito di progresso e di concorde intraprendenza che ha distinto in ogni tempo ed in ogni circostanza la forte e generosa stirpe del Cadore che abita le due Valli del Boite e del Piave. I Comuni poi posti luogo la Valle del Boite dovrebbero pensare che la nuova ferrovia non si fermerà a Perarolo, ma che dovrà certamente proseguire, ed in tempi non lontani, sino a compiere il suo congiungimento con Toblach. Questo

fatto positivo deve essere per loro un argomento di più, per entrare fidenti e sicuri nel Consorzio della ferrovia Belluno - Perarolo che è un gran passo in avanti verso questo non lontano avvenire. Quando poi si pensi alla certezza che la Provincia di Belluno si assumerà un carico non minore del terzo della spesa totale fissata per legge al nuovo Consorzio, il sacrificio diviene molto relativo e certo nessun Comune vorrà arrestarsi di fronte al medesimo, negando la propria spontanea adesione alla quota fissatagli nel quadro di riparto.

I Comuni che minor vantaggio risentiranno dalla nuova ferrovia sono quelli di Alpago e Ponte nelle Alpi; ma anche la spesa che risulta a loro carico è ben lieve. Del resto questa inferiorità di vantaggio non è propriamente assoluta, anzi diverrà sempre più relativa dall' esercizio della nuova linea in avanti. Intanto se si deve ammettere che i rapporti commerciali di quei Comuni si eserciteranno più specialmente sulla linea inferiormente alla stazione di Polpet, restando naturalmente abbandonata la linea attuale per Vittorio, non si può del tutto escludere l' utile che loro deriverà anche dalla linea da Polpet a Perarolo. Tutto sommato adunque il sacrificio derivante ai Comnni dell' Alpago e Ponte nelle Alpi non è affatto sproporzionato all' utile che ad essi sarà certamente per derivare. E se l' argomento della piccola distanza che li separa da Belluno, una volta giunti alla Stazione di Polpet, è buono fino ad un certo punto quando trattasi di semplice movimento da e per Belluno, non regge poi assolutamente più quando trattasi di interessi commerciali ed altri che oltrepassano Belluno.

Si era pensato da taluno di comprendere anche il Comune di Belluno nel Consorzio che sta per costituirsi, ma a vuto riguardo al forte concorso prestato da Esso alla nuova linea ferroviaria che in brevi giorni verrà fortunatamente inaugurata, ed all' utile molto probblematico che ad esso Comune sarà per derivare, sino a che la linea in questione si fermerà a Perarolo, credesi quanto basta giustificata la sua esclusione.

Un ultimo argomento morale e materiale insieme, rappresento ai Comuni dissenzienti o meglio dubitosi. Intendo ricordar loro gli effetti morali ed intellettuali che in mezzo alle popolazioni dei loro monti e delle loro valli, come sempre ed ovunque, apporterà la benefica influenza della vaporiera con la prestezza e novità degli scambi commerciali, con l' introduzione fra questi abitanti intelligenti ed attivi dei grandi, multiformi e tanto utili ritrovati dell' odierno progresso. - Questi non v' ha dubbio porranno questi abitanti in grado di cogliere più facili è più abbondanti compensi dai loro terreni, dai loro boschi ricchissimi, dall' allevamento degli animali, dall' apertura di nuove cave di pietra, dal facilitato esercizio di alcune

miniere e dallo sviluppo di molte e nuove industrie. - Tutti questi vantaggi materiali positivi e non ipotetici, se lentamente si andranno realizzando, il loro progresso è però certo, e con i vantaggi materiali andranno realizzandosi quelli morali e civili di ogni specie. Tutti questi molteplici inestimabili effetti dei quali sulla nuova linea ferroviaria verrà nuncio ben augurato il fischio della vaporiera, dovranno rammentare a queste popolazioni che nel giorno del pericolo, se fia che s' avveri, per questa stessa linea il fischio della vaporiera ripetuto dall' eco delle loro valli annuncierà loro l' arrivo dei soldati d' Italia che corrono a sostenere il loro eroismo altra volta posto al più duro cimento per difendere il patrio suolo.

Forno di Canale - 4 *Ottobre* 1886.

L' Ingegnere Civile
LUIGI PEZ

Pieve di Cadore - Tip. A. Berengan - 1886